



# RÉVOLUTIONNAIRES

POUR UN PARTI DES TRAVAILLEURS ET TRAVAILLEUSES, COMMUNISTE ET INTERNATIONALISTE

Bulletin SNCF – secteur Strasbourg

07 janvier 2025

## Pourquoi Mayotte ne dit pas « merci Macron »

*Macron s'imaginait peut-être reçu comme le messie à Mayotte, ravagée par le cyclone Chido. Il n'en a rien été. Pris à partie par des habitants, il leur a reproché d'être... politisés. Comme si lui ne tentait pas de son côté par cette visite de relever une popularité au plus bas ! Mais le plus choquant, c'est de l'entendre prétendre que si Mayotte « n'était pas la France, vous seriez 10 000 fois plus dans la merde ». Parce qu'à bien y réfléchir, on commence à penser l'inverse...*

### Une catastrophe pas si naturelle

Certes, le cyclone Chido a surpris. Au lieu de perdre au-dessus de Madagascar une partie de sa force, il a touché Mayotte à pleine puissance. Le nombre des morts dépasse à l'évidence les 35 officiellement reconnus. Il se chiffre peut-être en milliers, la catastrophe la plus meurtrière qu'ait connue la France.

Mais une catastrophe tout sauf naturelle. Car Mayotte est une « France » qui a bien plus à voir avec les pays les plus pauvres et les moins industrialisés qu'avec la métropole, Mayotte est une colonie dont 77 % de la population vit sous le seuil de pauvreté et 50 % avec moins de 160 euros, et compte un taux de chômage de 30 % : les travailleurs pauvres et ultra-pauvres sont légions. Les enfants vont à l'école par demi-journée, les uns le matin et les autres l'après-midi, faute de places. Quand Chido est passé, il a rayé de la carte les « bangas », des bidonvilles qui abritaient des dizaines de milliers d'habitants. Oui, c'est bien cet habitat insalubre qui est une des principales causes du désastre. Quatre logements sur dix sont en tôle et 60 % sont dépourvus de conditions sanitaires de base (eau courante, toilettes ou douche).

Pourtant, certains pays pauvres affrontent bien mieux les cyclones. Fin octobre et début novembre, Cuba en a encaissé deux coup sur coup, dont un très brutal. Ils n'auraient fait que huit morts, alors que la population manque de tout.

### Faire des victimes les coupables

À Mayotte, contrairement à Cuba, les habitants ne se sont pas réfugiés dans les abris ouverts par les autorités, tant ils craignaient que cela permette une rafle policière. Au lieu d'en parler, la plupart des médias ont relayé la semaine passée la propagande d'État rejetant la responsabilité sur les nombreux migrants issus des trois autres îles avec lesquelles Mayotte forme l'archipel des Comores. Ce seraient

eux qui menaceraient de piller les maisons restées debout, tout comme on leur imputait hier la criminalité élevée qui sévit à Mayotte. Ce serait leur afflux qui expliquerait le grand nombre des victimes. Mensonges. Dans les bangas, le cyclone a frappé ses victimes sans se soucier de la nationalité, française ou pas.

### La responsabilité de l'impérialisme français

Du reste, jusqu'en 1975, personne ne distinguait les Mahorais des autres Comoriens. C'est l'État français qui, après avoir colonisé pendant plus d'un siècle l'archipel des Comores, l'a démembré. Pour garder Mayotte (sa base navale et sa station d'écoute – qui a, entre autres, servi à espionner le mouvement anti-apartheid et l'ANC de Nelson Mandela pour le compte de l'Afrique du Sud...), il n'a reconnu l'indépendance que dans les trois autres îles des Comores. L'ONU a condamné plusieurs fois la France pour cela. Même après 1975, les habitants de l'archipel ont gardé des liens, à commencer par les mariages, mixtes dans un tiers des cas. Avec l'appui de la bourgeoisie locale, l'État français a fait miroiter aux Mahorais que l'amélioration de leur sort passait par l'allégeance à la France. Au point que le RN recueille 42 % des voix d'une population noire et largement musulmane, pour laquelle les chefs du RN n'ont pas moins de mépris que Macron. Aujourd'hui, les Mahorais frappés comme jamais constatent que leur dépendance à la France leur vaut d'être traités en parias. Que l'aide humanitaire ne parvient pas, ou très lentement. Que les responsables politiques se soucient moins de leur survie que de traquer les Comoriens. La seule solidarité valable est celle qui unit les travailleurs, par-dessus toutes les frontières. Puisse cette leçon faire son chemin dans les consciences, en métropole tout autant qu'à Mayotte !

## ***Un collègue est mort***

Mardi 24 décembre, notre collègue Bruno, agent de conduite TGV de 52 ans du dépôt de Saint Étienne est mort au travail. Militant de la CGT, Bruno était de ceux qui ne se résignent pas face à l'exploitation et à l'injustice. Pendant des années, il a porté les revendications de ses collègues, défendu le droit de grève et les services publics. La perte est immense pour les cheminots. Les hommages ont été nombreux partout en France. A Strasbourg, le samedi qui a suivi le drame, tous les trains ont sifflé à la mémoire de Bruno. Le meilleur hommage que nous pourrions lui rendre sera de continuer à porter bien haut ses combats.

C'est d'un tout autre type d'émoi qu'a choisi de faire part le nouveau ministre des Transports Philippe Tabarot au micro de CNews le 25 décembre : il a adressé ses pensées uniquement aux voyageurs qui ont raté leur réveillon, situation certes fâcheuse mais comparée à la mort prématurée d'un être humain, qui plus est sur son lieu de travail... Pire encore, le ministre, défendant l'unique thèse du suicide, a sous-entendu qu'un conducteur déséquilibré pourrait attenter à la vie des passagers qu'il transporte : des assertions basées sur rien et qui mobilisent le spectre d'un acte de nature terroriste plutôt que de s'interroger sur les causes d'un nouveau cas de mort au travail.

Suite au décès de notre collègue, de nombreux messages, y compris relayés par certaines directions, nous invitent à parler de nos détresses et à demander de l'aide. Un conseil de bon sens, sans doute, mais pas évident à mettre en pratique quand on est conducteur. Car confier ses coups de mou ou ses problèmes à la boîte, ça peut vite mener à être descendu de machine. Derrière le décès de Bruno il y a l'isolement et les pressions, les horaires décalés, les congés refusés... C'est pourquoi nous devons faire vivre la plus grande solidarité entre collègues.

## ***Les chauffards de la direction***

Pendant les vacances scolaires le matériel roulant a connu de très nombreuses pannes un peu partout en Alsace. Avec les affluences importantes qu'on a connues, certaines situations ont été très compliquées à gérer. C'est la conséquence d'une politique de maintenance en flux tendu qu'on retrouve en ligne et dans les gares. La logique serait de lever le pied pour prendre le temps de la maintenance. Mais le SA 2025 prévoit encore un peu plus de trains. Même avec tous les voyants au rouge, la direction garde le pied au plancher.

## ***Des miettes***

Au TCB, nous recevons une prime fin du mois. Sur les 600 balles max on en touchera 300. Pourquoi ?

Parce qu'en 2024 aucune rame n'a quitté nos murs dans les temps. Pourtant nous ne sommes pas responsables du manque d'appro, de caristes, des installations neuves qui tombent en rade, de l'organisation de la production, etc. La direction veut augmenter nos cadences en 2025, pas question qu'on se laisse faire et ce n'est sûrement pas une prime de 300 ou même 600€ qui fera passer la pilule !

## ***Grève à Nantes contre la privatisation***

Mi-décembre, au lancement de SVLO (la filiale SNCF sur les lignes Nantes-Châteaubriant et Nantes-Clisson), les conducteurs qui ont été transférés d'office dans la filiale privée ont fait grève pendant plusieurs jours. La direction prétend que tout va bien dans ce transfert, et qu'il est normal d'exiger des efforts, comme le fait de travailler en moyenne une demi-heure de plus sans augmentation de salaire, ou de rajouter des tâches supplémentaires aux conducteurs. La grève a été reconduite plusieurs fois à l'unanimité, affichant l'unité des travailleurs contre une direction toujours plus méprisante et violente dans son exploitation.

## ***Surprise pour le nouveau ministre des transports***

Philippe Tabarot, le nouveau ministre des transports, a appris sa nomination à la télévision. Il pouvait pourtant s'y attendre : il a déjà été conseiller municipal/départemental/régional, vice-président de la région PACA, presque à chaque fois en charge des transports. Mais en plus, il est chez LR et c'est le fils d'un des dirigeants de l'OAS, il a le profil parfait pour entrer dans ce gouvernement. Et apprendre la veille sa nouvelle mission sans être consulté, ça peut lui donner un petit aperçu des conditions de travail des salariés du transport.

## ***Transports : une idée lumineuse et bien pourrie du ministre***

Philippe Tabarot, le nouveau ministre des Transports, connu pour avoir fait voter au Sénat une loi limitant le droit de grève à la SNCF, refait parler de lui. Cette fois, pour lutter contre l'insécurité dans les gares, il veut créer un « délit d'interdiction d'entrée en gare » pour les délinquants potentiels avant même qu'ils aient commis un délit. Mais comment les reconnaître ? Il ne le précise pas mais il ne faut pas être grand clerc pour supposer que les personnes visées seraient, en priorité, les sans-domicile fixe, les jeunes des banlieues, les blacks et les beurs et que les arrestations pour « délit de sale gueule » se multiplieraient en violation évidente des droits élémentaires des intéressés. Mais, dans ce domaine, avec un gouvernement comportant Retailleau à l'Intérieur et Darmanin à la Justice rien ne peut plus étonner.